Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7225**

17. Wahlperiode 28. 09. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Groß, Uwe Beckmeyer, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für das Bundesland Hamburg

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Die Bedarfspläne wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wie gesetzlich vorgeschrieben, überprüft. Der Investitionsrahmenplan für die nächsten fünf Jahre von 2011 bis 2015 zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wird spätestens bis zum Ende des Jahres erwartet. Die Verkehrsprognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und in den kommenden Jahren weniger Schienen- oder Straßenneubauprojekte begonnen werden können. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Der größte deutsche Seehafen Hamburg ist für die Exportnation Deutschland von herausragender Bedeutung. Waren aus aller Welt werden über den Hamburger Hafen bis nach Russland, aber auch und insbesondere in die mittel- und osteuropäischen Staaten ex- und importiert. Neben den internationalen Handelsbeziehungen sind auch die südlicheren und süddeutschen Bundesländer von einer optimal funktionierenden Verkehrsinfrastruktur im und zum Hamburger Hafen abhängig. Dies belegen die Statistiken des Containerumschlags einiger Bundesländer exemplarisch. Bayern schlug im Jahr 2010 632 000 TEU, Baden-Württemberg 339 000 TEU, Nordrhein-Westfalen 477 000 TEU und Niedersachsen 436 000 TEU über den Hamburger Hafen um.

Der Containerumschlag bzw. Austausch des Hamburger Hafens mit den bremischen Häfen belief sich im Jahr 2010 auf 375 000 TEU, was auch die besondere Verkehrsdichte zwischen diesen Häfen eindrucksvoll aufzeigt.

Als Verkehrsdrehscheibe ist der Hamburger Hafen aber auch deshalb von besonderer Bedeutung, weil rund ein Drittel aller containerisierter Güter im landseitigen Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens in einem Umkreis von 150 Kilometern weiterverarbeitet und veredelt werden, bevor sie weiter gehandelt werden.

Die Verkehre in der Metropolregion werden mit der Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung auch und gerade in der Metropolregion Hamburg weiter zunehmen.

Dabei werden allein durch die vom Hamburger Hafen ausgelösten Verkehre bereits heute alle Verkehrsträger zeitweise bis an die Kapazitätsgrenzen hin ausgelastet. Alleine im Containerbereich wurden im Jahr 2010 7,897 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen. Vom Gesamtumschlag wurden insgesamt 6,59 Mio. TEU im Hinterlandverkehr bewegt. Der Modal Split im containerisierten Hinterlandverkehr setzt sich durch folgende Anteile der Verkehrsträger zusammen: Mit 3,26 Mio. TEU bzw. 49,5 Prozent wurden fast die Hälfte der Container per LKW ins Hinterland abtransportiert. Der Abtransport per Bahn lag bei 1,93 Mio. TEU (29,3 Prozent), per Feederschiff bei 1,31 Mio. TEU (19,8 Prozent) und per Binnenschiff bei 0,09 Mio. TEU (1,4 Prozent). Die Betrachtung exklusive der Feederverkehre liefert den landseitigen Modal Split (insg. 5,284 Mio. TEU) mit folgenden Anteilen der Verkehrsträger: Der prozentuale Anteil des LKW steigt auf 61,7 Prozent (3,26 Mio. TEU), derjenige der Bahn auf 36,5 Prozent (1,93 Mio. TEU) und das Binnenschiff vereint einen Anteil von 1,8 Prozent (0,09 Mio. TEU) im landseitigen Hinterlandverkehr. Bei entsprechenden Zuwachsraten wird die Verkehrs- und die dadurch ausgelöste Umweltbelastung in Hamburg und den umliegenden Bundesländern entsprechend zunehmen.

Die zuvor geschilderten Daten lösen arbeitsmarkt- und finanzpolitische Folgen aus: Im Jahr 2008 arbeiteten in direkter Abhängigkeit vom Hamburger Hafen 86 084 Personen (direkt 77 833 – FHH – zzgl. 8 252 – Umland –) und in der Metropolregion 274 888 Personen. Die Steuereinnahmen, nur für das Bundesland Hamburg betrachtet, belaufen sich aus dem Hamburger Hafen je nach konjunktureller Lage in positiven Konjunkturphasen jährlich auf 400 Mio. Euro. Damit ist Hamburg Geberland im Länderfinanzausgleich, obwohl es als Stadtstaat eine deutlich schlechtere fiskalpolitische Ausgangslage hat als Flächenländer mit starken Industriestandorten.

Die Bundesregierung hat seit Regierungsantritt immer wieder die Bedeutung der deutschen Seehäfen, allen voran die des Hamburger Hafens, betont. Gleichzeitig haben der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer und seine Staatssekretäre immer wieder zugesagt, die für den Hamburger Hafen wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte, die wie aufgezeigt über die Metropolregion hinaus bis weit ins Hamburger Umland hinein zu realisieren sind, zu unterstützen. Gerade wegen der prognostizierten Steigerungsraten im Verkehrsbereich besteht dringender Handlungsbedarf, die Verkehrsinfrastruktur des Hamburger Hafens unmittelbar vor Ort, in der Metropolregion und im norddeutschen Raum auszubauen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011/2012 im Bundesland Hamburg und in einem Umkreis von 200 Kilometern um Hamburg neu begonnen?
2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen für die Realisierung von für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr in den zuvor genannten Bundesländern relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte jeweils zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für die Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen für die für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils vorgesehen?

4. Wie viel dieser in Frage 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

5. Welche der für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen im Vordringlichen Bedarf wurden bisher jeweils komplett abgeschlossen?

6. Welche der für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen im Vordringlichen Bedarf haben jeweils ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

   Wann ist mit dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße-, Schiene- und Wasserstraße in den Bundesländen Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen jeweils für die für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Projekte aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Schienenverkehr

8. Stehen dem Bund inzwischen alle Planungsmittel der Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Bremen für die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens der sogenannten Y-Trasse zur Verfügung?

9. Wenn nein, warum nicht?

10. Wie lange wird die Erstellung der Planfestellungsunterlagen für den Bau der Y-Trasse voraussichtlich dauern, und in welchem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden?

11. Wie ist der Planungsstand der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung hinsichtlich eines zweigleisigen Ausbaus der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie der Fehmarnsundbrücke?

12. Werden die unter Frage 11 genannten Vorhaben bis zur Eröffnung der festen Querung durch den Fehmarnbelt nach derzeitigen Erkenntnissen abgeschlossen sein?

13. Wenn nein, warum nicht?

14. Ist ein späterer Ausbau der unter Frage 11 genannten Schienenwege zur Hochgeschwindigkeitstrasse vorgesehen?

15. Wenn nein, warum nicht?

16. Welche Maßnahmen leitet die Bundesregierung aus dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Auftrag gegebenen Gutachten „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg“, dessen Abschlussbericht im Mai 2009 vorgelegt wurde, im Einzelnen ab?

Mit welcher zeitlichen Perspektive sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Erklärung der DB Netz AG vom 10. November 2010 die besagt, der Hamburger Hauptbahnhof sei gemäß § 16 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsordnung (EIBV) voraussichtlich in naher Zukunft überlastet?

18. Zu welchen Ergebnissen ist die anschließende Kapazitätsanalyse (§ 17 EIBV) gekommen, und welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

19. Unterstützt die Bundesregierung den Bau zweier separater S-Bahn-Gleise zwischen Hamburg und Ahrensburg zur Entflechtung des langsamen Personennahverkehrs vom schnelleren Personenfern- und Güterverkehr, um den Knoten Hamburg und insbesondere den Hamburger Hauptbahnhof zu entlasten?

20. Wenn ja, in welcher Form konkret?

    Wenn nein, warum nicht?

21. Unterstützt die Bundesregierung die Planung und den Bau einer Bypass-Lösung zur Umfahrung des Knotens Hamburg über Lübeck–Bad Kleinen (Neubau Kurve westlich Bad Kleinen) einschließlich einer Elektrifizierung dieser Strecke?

22. Wenn ja, in welcher konkreten Form?

    Wenn nein, warum nicht?

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

23. Wann liegt der Linienbestimmungsbeschluss für die Südtrasse der Hafenquerspange vor?

24. Wann ist mit deren Planfeststellung und dem Bau zu rechnen?

25. Wann ist die Planfeststellung für die A 20 abgeschlossen?

26. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Vorlage eines Konzeptes für den privaten Bau und den Betrieb des Elbtunnels bei Glückstadt?

27. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Aufnahme der Planungen für den Bau der A 21 im Verlauf der heutigen B 404?

28. Ist es zutreffend, dass der gesamte Bau der A 21 als Ostumfahrung Hamburg günstiger zu realisieren ist, als der Elbtunnel bei Glückstadt?

    Wenn ja, welche Zahlen liegen der Bundesregierung hierzu vor?

29. Ist zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung ein vierstreifiger Ausbau der A 1 auf dem unter Frage 11 genannten Abschnitt geplant?

30. Wenn nein, warum nicht?

Wasserstraßen

31. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Verkehrsfreigabe der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe?

32. Bis wann wird die Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe bis Dresden auf 1,60 m und ab Dresden bis zur tschechischen Grenze an 345 Tagen im Jahr dauerhaft sichergestellt sein?

33. Bis wann sollen die vom BMVBS angekündigten Planfestellungsverfahren zur Verlängerung von Buhnen in den derzeit von Sandbänken betroffenen Flussabschnitten bei Hitzacker, Dömitz und Coswig eingeleitet werden?
34. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der zuvor genannten Flussbaumaßnahmen, und in welchem Zeitraum werden diese in etwa abgeschlossen sein?
35. Welche Mittel stellt der Bund für die zuvor genannten Flussbaumaßnahmen aus welchem Haushaltstitel bereit?
36. Müssen für einen dreilagigen Containertransport per Binnenschiff auf der Elbe noch Brücken angehoben werden?
37. Wenn ja, welche?
38. Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, und bis wann soll die Brückenanhebung aus welchen Mitteln erfolgen?

Berlin, den 28. September 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333